

# Clubzeitung OSCK

**Oldtimer Schlepperclub Kurpfalz e.V. Nr.12**

Zeitungsschreiber: Werner Gutruf Kleewiesenweg 3 69256 Mauer  
Tel. 06226-7865515(990628) Fax 06226-990627 E-Mail [werner@gutruf](mailto:werner@gutruf)



**15.Dezember 2020**

**Liebe OSCK`ler, Freunde und Gönner**

Das Jahr neigt sich dem Ende entgegen Corona hat uns noch immer fest im Griff und wird uns so schnell auch nicht loslassen. Ständig und überall nur noch neue Meldungen und Verordnungen es ist einem Leid, aber was soll's wir müssen da so gut wie möglich durch.

Die Schleppersaison war bescheiden, Jahreshauptversammlung musste in die zweite Jahreshälfte verschoben werden, Clubabende fielen aus, ebenso unsere geplante Agri. Zum Glück konnten wir das Sägemaschinentreffen erfolgreich durchziehen.

Im November war auf Einladung von Herrmann Layer eine Sternfahrt nach Sinsheim geplant, es sollte ein gemütlicher Samstagnachmittag mit Gulaschsuppe und „Kettenbier“ werden.

Unser traditionelles immer am 6. Januar stattfindendes Wintertreffen mit Christians Kesselgulasch können wir auch nicht durchführen, hoffe wir, dass es mit der AGRI 2021, am Pfingstwochenende, 22.-23. Mai klappt. Thema wäre wie bereits 2020 geplant, Schlepper aus Baden-Württemberg.

So jetzt Schluss mit dem Gejammer, hoffen wir, dass der neue Impfstoff das bringt was er soll und es im neuen Jahr besser wird, dass wir zumindest ab Mai uns wieder bei unseren Clubabende treffen und gemeinsam viele unterhaltsame Stunden verbringen können.

Zum Schluss möchte ich mich noch bei der Vorstandschaft für die gute und harmonische Zusammenarbeit bedanken. Dank gilt vor allem unseren unermüdlichen Werner Gutruf, für die fachlichen Vorträge bei Clubabenden, besonders aber für die hervorragende Gestaltung unserer Clubzeitung.

Euch allen eine gesegnete Weihnachten, ein gutes neues Jahr im Kreise eurer Familien, passt auf euch auf, bleibt vor allem gesund und kümmert euch ums Kühlerwasser, damit nichts einfriert.

Euer Karlheinz Schmitt

## De Kurpfälzer

Loggdaun, nix geht meh. Kõn Glubobend, kõi Stommdisch, ko Feschlin.  
Was gehen noch? Mia kenne unsa Buldeg mache, mia kenne ausfahre.  
Mia kenne alle rischde, daß negscht Jõh widda alles bessa wedd.

Jedzt hemma gedenkt die Corona isch ball vobei, mia kenne widda Clubobende  
Ausflug un Feschlin mache. Scheiße s wedd widda schlimma. Clubobende  
hemma absare messe!

Wonn ma sunscht nix schaffe kõi, geht ma hald mit de Fraa schbaziere. Und  
gugg emohl was ma do alles finne kõi! Enn 16na Lanz, zugwaggse im Vohgade.  
Gugg emol uff Seite 5.

**Viel Griefß, eian Kurpfälzer.**

# Der Eicher wird restauriert

**Der Oldtimer auf der Wäscheleine! Eine Fortsetzungsgeschichte.**



Vom Oldtimervirus werden viele früher oder später mal infiziert.  
So auch einen jungen Mann aus der Region. Einen wunderschönen Eicher gekauft und bewundert. Auf einer Probefahrt kamen jedoch hässliche Geräusche aus dem Getriebe. Der Schlepper kam nach Meckesheim in die Werkstatt und wurde vom Besitzer zerlegt. Das Ergebnis war trostlos: Zahnradsalat im ganzen Getriebe!

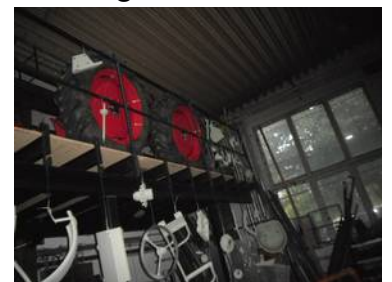
Eigentlich ein Totalschaden. Aber jetzt hat er so viel Geld gekostet, den muss man reparieren.

Im Internet wurden die Getriebeteile gefunden und gekauft, jetzt kann man das Getriebe wieder zusammenbauen und endlich mit der Maschine fahren.

Soweit, so gut, aber er hatte die Rechnung ohne einen technisch sehr versierten Bekannten gemacht. Er hat den Besitzer überzeugt eine Total-Restauration zu machen.



Der Eicher wurde in **alle** Einzelteile zerlegt, das könnt ihr wörtlich nehmen. Jedes Einzelteil wurde auf Neuzustand aufgearbeitet, grundiert und zum Trocknen aufgehängt. Jetzt beginnen die ersten zaghaften Montageversuche mit neuen Lagern, Dichtungen und Kleinteilen. Man arbeitet



sich die Wäscheleine entlang und versucht die vielen Teile wieder unterzubringen.



**FORTSETZUNG FOLGT**



## Rückblick 2020

von Gerhard Maurer

Liebe Clubkameraden,

Wieder ist ein Jahr vorüber in der nun schon 31-jährigen Geschichte des Oldtimer Schlepperclub Kurpfalz e.V.

Soweit ich mich erinnere, hatten wir in all den Jahren nicht einmal eine Handvoll interne Traktor-Ausfahrten in unsere wunder-



schöne Kurpfalz gemacht! Wir waren immer auf eigene Treffen wie Agri Historica, Feldtage, Sägetreffen oder Dorffeste und Clubabende in Gaststätten oder bei Mitgliedern mit lehrreichen Vorträgen über Technik. Hin und wieder erzählten einige Mitglieder Berichte von anderen Treffen. Auch Vereinsausflüge mit Bus zu anderen Treffen oder Museen wurden unternommen.

Anfang des Jahres schlug auch noch die Corona-Pandemie unerwünscht zu und zwingt uns seither zwischendurch zu Einschränkungen sowohl im Alltag als auch im Vereinsleben.

Vor der zweiten "Corona" Welle, wurde Agri-Historica abgesagt. Dennoch konnten wir eine Odenwald- Rundfahrt über Miltenberg machen. Das Sägetreffen in Sinsheim war trotz Einschränkungen ein toller Erfolg. Auch die wunderschöne hügelige Kraichgau-Rundfahrt konnten wir mit Genuss befahren. Zum Glück durften wir einige Clubabende dennoch abhalten. Doch leider war es das dann auch.

Unser Vereinsmotor müssen wir, und ich meine damit alle Mitglieder und nicht nur die Aktiven, in den nächsten Jahren wieder mehr auf höheren Touren bringen. Das heißt, mehr Mitglieder sollten im Vereinsgeschehen teilhaben und teilnehmen.

**Dem OSCK- Motor darf wegen Corona, im neuen Jahr das Schwungrad nicht auslaufen!**

Das Weiterbestehen des Vereins muss für die Zukunft gesichert sein!

Unser Verein präsentiert sich nach wie vor großartig und vielseitig - eigentlich müsste für jeden was dabei sein. Umso irritierender ist die Tatsache, dass das Interesse der aktiven Mitglieder Jahr für Jahr schwindet, insbesondere bei der älteren Generation.

Wenn ich rückblickend die früheren Clubberichte aus heutiger Sicht mir anschau, wie so eine großartige Leistung der aktiven Vorstandschaft und Vereinsmitglieder möglich war, schier unglaublich - aber wahr. Doch in den letzten Jahren verpufft langsam die Energie und der Vereinsmotor verliert allmählich weiter an Drehzahlen, obwohl die Mitgliederzahl ein bisschen nach oben/unten schwankt.

Meiner Meinung nach hat die Entwicklung im Vereinsgeschehen spürbar nachgelassen (bei anderen Club/Vereinen ist es auch nicht anders) und Corona macht es noch schlimmer. Dennoch bitte ich euch um Nachsicht, wenn ich hier teilweise kritisch argumentiere.

- Die Begeisterung für den Verein und den Mitgliedern hat im Allgemeinen nachgelassen.
- Wir müssen uns künftig viel intensiver mit der Jugendarbeit auseinandersetzen,
- Jedes Mitglied sollte versuchen, "bei einem Dorffest in seiner Heimat" unsere Vereinsaktivität mit einzubeziehen. Unsere Vereins-Kameraden können dann mit ihren



Traktoren und Gerätschaften beistehen und dadurch unseren Verein präsentieren (z.B. Ausstellungen in Sinsheim, Zeutern, St Leon, oder Meckesheim) oder gemeinsame Vereinsausfahrten mit Traktoren, u.s.w.

- Mehrmals im Jahr eine interne Traktorausfahrten bzw. Rundfahrten machen, unterwegs den einen oder andere Mitgliedern dabei besuchen (siehe Kraichgau- Rundfahrt).

- Mehr Vorschläge über die Gestaltung des Vereinsleben vorbringen und sowohl die Bereitschaft als auch die Führung zu übernehmen. Niemand muss alleine dastehen, dafür sind wir, die Mitglieder da.

- Mehr Berichte über euere Traktoren, Ausfahrten zu Treffen oder Restauration. Unser Zeitungsschreiber freut sich über jeden Bericht, ob kurz oder lang auch mit Foto die ihr schickt. Es sollen nicht immer die gleichen Berichterstatter texten, es sollen auch mal andere schreiben.

Was wir für den Fortbestand brauchen, ist mehr Werbung. Dieser Wunsch erfüllt sich nur zum kleinen Teil.

**Es würde mich freuen wenn es zum Nachdenken anregt und etwas Positives bewirkt.**

Gott sei Dank ist unser historischer Motor mit schweren Schwungscheiben ausgestattet, so dass er noch eine Zeitlang braucht, bis er nach und nach ausläuft. Doch wenn wir diesem Auslaufen nicht bald entgegensteuern, ist unser Vereinszukunft in Gefahr und der Motor wird für immer schweigen.

Ich hoffe, ihr könnt meine Sorgen nachvollziehen. Ich möchte euch wachrütteln und aufzeigen wie es um unseren jahrelang mühsam aufgebauten Oldtimerverein wirklich steht. Vermeiden lässt sich das aber nur, wenn wir die Zukunft mit gemeinsamer Kraftanstrengung gegensteuern.

Ich wünsche uns allen, dass im Neuen Jahr die Corona schnell nachlässt und durch zuverlässige Impfungen die Pandemie verschwindet.

Trotz Pandemie in diesem Jahr, ist die Resonanz der beiden Traktor- Ausfahrt von Miltenberg und Kraichgau- Rundfahrt gut angenommen worden. Im Neuen Jahr 2021 habe ich vor, von April bis Oktober möglichst monatliche Ausfahrt zu organisieren.

Wie schon unser toller Zeitungsschreiber Werner die Idee hatte "Der Berg ruft" (siehe Clubzeitung Ausgabe Mai 2020), würde ich den Eröffnungs- Start im April/Mai 2021 (vorausgesetzt, die Pandemie lässt es zu) vorschlagen und den Tagesablauf der Bulldog-Bergtour mit Werner auf den 568 Meter hohen Königstuhl noch vorher zusammen ausarbeiten.

Auch mit Corona geht das, nur eben mit Maske und Abstand, wenn wir vor oder neben den Traktoren zusammenstehen oder im Biergarten sitzen, ansonsten sitzen wir eh ohne Maske auf den Traktoren und halten sowieso während der Fahrt automatisch Abstand. Beim Sägetreffen und der Kraichgau-Rundfahrt hat es doch auch wunderbar geklappt.

Nun wünsche ich euch

**Ein schönes, besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Neue Jahr 2021**

Gerhard Maurer

Bleibt weiterhin gesund!



# Einfach geil **LANZ**

So ein paar Verrückte in der Nachbarschaft sammeln OLDTIMER-Traktoren!

Wie kann man sich nur mit so einem Scheiß beschäftigen? Motorräder und Autos, das kann man ja noch verstehen, aber Traktoren, Bulldogs, wie die sagen ist doch das letzte. So 20km/h langsam, was soll man damit nur anfangen.

Mein Nachbar gab aber keine Ruhe, fahr doch mal mit, ich lies mich breitschlagen und setzte mich auf den Beifahrersitz und fuhr mit. Die Reise sollte nicht weit sein, nur nach Sinsheim, nach Weiler zur Burg, da wollen sich einige Schlepperfreunde sogar in der Corona-Zeit treffen.

Das Wetter macht mit, ist schön. Abfahrt um 10 in Mauer, aber warum fährt der nicht auf dem Feldweg wie es für diese Gefährt angebracht ist? Nach ein paar hundert Metern hab's ich es kapiert, das Ding läuft nicht nur 20km/h sondern fast doppelt so schnell. Auf dem Feldweg hätte das mein altes Kreuz nicht ausgehalten. Die B45 hat doch weniger Schlaglöcher. Nach wenigen (?) Minuten waren wir in Sinsheim, ich hatte mir das viel länger vorgestellt. Kreuz und quer durch die Stadt, dann kam der Berg mit den Serpentina nach Weiler. Der Bulldog mit den wenigen PS musste sich gewaltig anstrengen im großen (Schnell) Gang hinaufzukommen. Aber der Sound der jetzt unterwegs war, der Qualm aus dem Auspuff, das war ein

Erlebnis. Ich glaub, jetzt hat mich der Oldtimer-Virus auch erwischt.

Der Parkplatz an der Burg war Treffpunkt der Oldie-Freaks, da kamen Sie: Deutz, Lanz, Sulzer, John Deere-Lanz, Anhänger mit Balkenmäher, alle waren da.

Man hörte sie schon von weitem, sie schnauften hart und kämpften sich den Berg hinauf, die Kollegen wussten schon vorher was da kommt!

Etwas fachsimpeln auf den Parkplatz, dann

ging es zum Burghof zum Essen, Trinken und Reden,

Die Sammler hatten sich lange nicht mehr gesehen (dank Corona)

War schön, später fuhren wir zurück nach Mauer.

Kreutz durchgeschüttelt, fertig mit der Welt, aber wieder gesund zuhause.

**Frage: ich bin jetzt 75, kann man da noch einen Oldtimer-Schlepper kaufen?**



# Vorgartenfund in der Region

**Er steht noch!**

**Die Typengeschichte der**



**HR-Bulldogs, Bauzeit 1925-1962**

Lanz hatte ab 1921 verschiedene Glühkopfbulldogs gebaut. Der 12er Lanz war der berühmteste, der Urvater aller Bulldogs. Es gab aber auch den Mops mit 8Ps sowie einen Allradschlepper.

Der Markt und das war bei Lanz der Bereich der Großbetriebe im Norden und Osten, verlangte größere und stärkere Maschinen um große Flächen zu bearbeiten. Im Jahr 1925 wurde das Ergebnis langer Konstruktionen und Versuche vorgestellt. Es war der erste Großbulldog,

## **Der LANZ HR1.**

Der Lanz Bulldog war eine moderne, aufwendige und teure Konstruktion.

Der 22Ps-Bulldog hatte natürlich wieder einen Glühkopfmotor. Er war erheblich größer als die anderen Lanz-Modelle, der Hubraum betrug 10.3L, bei einer Drehzahl von nur 500U/min.

Der Glühkopfmotor war für die damalige Landwirtschaft aus verschiedenen Gründen sehr gut geeignet. Das wichtigste war die Verwendungsmöglichkeit von vielen billigen Kraftstoffen. Aber auch der einfache Aufbau mit einem Zylinder, keiner Wasserpumpe, keinen Ventilen war bei der finanziellen Lage in der Landwirtschaft wichtig. Diese Maschinen konnten vom Dorfschmied billig repariert werden und hatten eine sagenhafte Lebensdauer.

Die Kühlung funktionierte als Verdampfer-Kühlung, d.h. um den Zylinder war eine große Wasserkammer mit einer großen Menge Wasser und dieses musste beim Arbeiten regelmäßig nachgefüllt werden.

Der Bulldog hatte ein Vierganggetriebe, aber keinen Rückwärtsgang. Der Motor musste zum Rückwärtsfahren umgesteuert werden.

Das Gewicht betrug ca. 2500kg. Als Räder gab es Eisenräder oder Vollgummiereifen.

Von dieser Maschine wurden nur 6 Exemplare gebaut, dann kam die Weiterentwicklung auf den Markt.

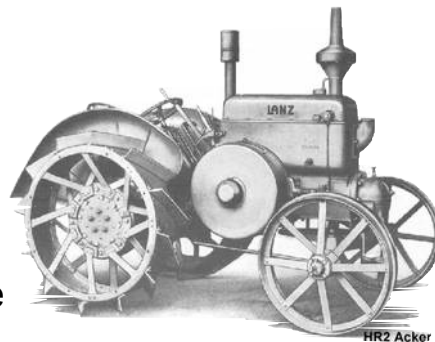
## **Der LANZ HR2 22/28**

Bei dem neuen Bulldog, den es ab Anfang 1926 gab, führte man eine Dreifachbezeichnung für die Motorleistung ein. Nennleistung für wirtschaftlichen Einsatz 22Ps, dauernd belastbar bis 28Ps, Höchstleistung 30Ps. Der Bulldog wurde bis 1929 in einer Stückzahl von über 7200 Stück gebaut.

Das war damals –der- Großschlepper in Deutschland. Der Markt verlangte dann aber modernere Maschinen, also musste man wieder ändern.

## Der LANZ HR3

Dieser Bulldog wurde im Jahr 1928 geplant, aber nur als Prototyp mit vielen Verbesserungen gebaut, da der Nachfolger, der Kühlerbulldog bessere Geschäfte versprach ließ man die Produktion sein.



## Der LANZ HR4 22/28

Im Jahr 1928 hatte man wieder einiges geändert, man führte den neuen 22/28 HR4 ein. Hauptänderung war die neue Kühlung. Die Thermosyphonkühlung mit Ventilator, reduzierte den Wasserverbrauch gewaltig. Dadurch konnte der Kühlwasserinhalt von 135L auf 60L gesenkt werden. Der Bulldog hatte jetzt auch einen Rückwärtsgang, das mühselige Umsteuern des Motors gab es nicht mehr. Trotz der Vorteile wurden nur 180 Exemplare gebaut.

## Der LANZ HR5 15/30

Bei dem neuen Modell war der Motor weiterentwickelt worden. Ohne Hubraum und Drehzahl zu ändern hatte man eine höhere Leistung erreicht.

Die Angaben waren:

Nennleistung 15Ps

Dauerleistung 30Ps

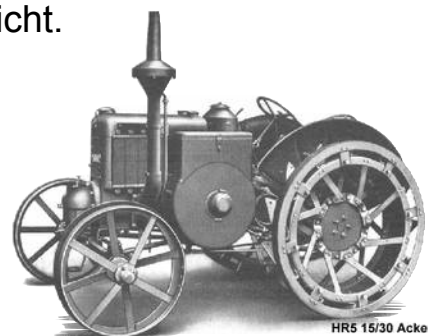
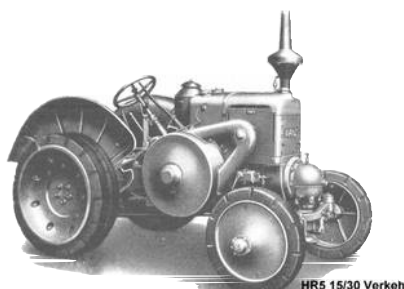
Spitzenleistung 35Ps

Der 15/30 wurde von 1929 bis 1935 gebaut. Parallel dazu gab

es den HR6

Mit den Leistungsangaben 22/38/44Ps. Dieser Bulldog hatte einen verbesserten Regler, ein stärkeres Getriebe, größere Räder und viele andere Verbesserungen. Der Bulldog hatte nun ein Entwicklungsstadium erreicht, daß er für die Landwirtschaft ein unschlagbar solides, kräftiges und sparsames Zugfahrzeug war. Dementsprechend entwickelten sich die Verkaufszahlen.

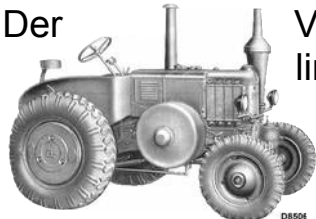
In den Jahren 1929-1935 wurden über 11500 Stück gebaut.



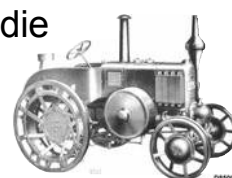
## Der LANZ HR7 und HR8

Ab 1935 kamen wieder neue Modelle auf den Markt. Man hatte technisch viel verändert, z.B.

Der



Ventilatorantrieb und der Regler wanderten auf die linke Seite, die Riemenscheibe und die Kupplung auf die rechte Seite, der Bosch-Öler für die Motorschmierung unter das linke Schwungrad. Auch die Fahrerplattform wurde völlig neu



konstruiert.

Den Bulldog gab es in zwei Ausführungen, den HR7 mit 30Ps und den HR8 mit 38Ps normale Dauerleistung.

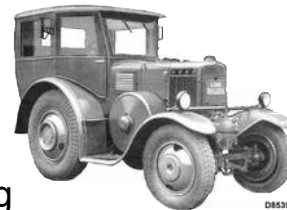
Im Laufe der Bauzeit wurde die Motorleistung von 30 auf 35 und von 38 auf 45Ps erhöht. Zusätzlich kam ein stärkerer Bulldog mit 55Ps ins Programm.



Man verwendete jetzt hauptsächlich die neuen D-Nummern als Bezeichnung um die den vielen Modellen Verwechslungen zu vermeiden. Die Ackerluftbulldogs hießen nun:

D8506 35Ps, D9506 45Ps, D1506 55Ps

Da es die Bulldogs in vielen Varianten gab, gab es auch viele Typenbezeichnungen, einige Beispiele des 35Ps-Schleppers:



D8500 Ackerbulldog, D8501 Ackerbulldog mit elektrischer Zündung und Beleuchtung, D8502 Ackerbulldog mit Beleuchtung, D8506 Ackerluft-Bulldog, D8511 Kombi-Bulldog mit Vollgummireifen, 8518 Kombibulldog mit Vollgummireifen und Seilwinde. D8531 Eilbulldog, D8538 Eilbulldog mit Seilwinde, D8539 Eilbulldog mit Kabine.

## Der LANZ HR9 D25...

Ab 1937 wurde der große 55Ps Eilbulldog gebaut. Er unterschied sich von den Ackerschleppern in vielen Bauteilen. Er war ja für Transportarbeiten gebaut und hatte z.B. einen längeren Radstand, LKW-Reifen, Druckluftbremsen, automatische Anhängenkupplung und ein 5Gang-Getriebe das mit einem Schalthebel



geschaltet wurde. Der Heck-Kraftstofftank fasste 200L. Die Höchst-geschwindigkeit betrug 33km/h, das Gewicht der betriebsbereiten Maschine betrug 4500kg.

Es wurden bis Kriegsende 2400 Eilbulldogs gebaut. Diese Maschinen wurden bis 1943 gebaut, dann wurde der Bau von Schleppern für flüssige Kraftstoffe verboten. Nun mussten (wenige) Holzgasbulldogs gebaut werden.

## Das LANZ-Werk

Der Krieg war vorbei, das Werk zerstört, die Arbeiter zerstreut. Aber trotzdem regte sich wieder etwas. Schon 1945 wurden wieder die ersten Bulldogs aus vorhandenen Teilen montiert.

Man machte da weiter, wo man vor dem Krieg aufgehört hatte. Man baute wieder große Glühköpfe in allen Variationen.

Doch die Zeit der Glühköpfe war vorbei, die Kunden wollten mehr Komfort, leichteres starten und mehr Laufruhe, man brauchte etwas Neues.

Im Jahr 1953 gab es einen neuen -Großschlepper bei LANZ den D4806/D4816 mit 48Ps und D5806/D5816 mit 58Ps,

Es gab nun einen neuen Dieselmotor der die Anforderungen aus der Landwirtschaft erfüllte. Ein Hubraum von 7.35L mit Aluminiumkolben, Bosch-Einspritzpumpe, Exakt-Drehzahlregler, Pendelstarter und sehr wenig Dieserverbrauch waren die Kennzeichen des Neuen. Die 06-Modelle waren mit Sechsgang-Getriebe, die 16-Modelle mit zusätzlichen Kriechgängen ausgerüstet. Schon nach einem Jahr Bauzeit wurde die Motorleistung erhöht und die dazugehörigen Typenbezeichnungen geändert. Es gab nun D5016 mit 50Ps und D6016 mit 60Ps zu kaufen.





Die Maschinen wurden bis ins Jahr 1962 gebaut.

Die Bulldogs waren ein Renner und wurden in den folgenden Jahren in großen Stückzahlen gebaut. Die Lackierung war bis Sommer 1958 in der LANZ-Lackierung blau-rot, ab Herbst kamen sie nach dem neuen Werksbesitzer in den JOHN DEERE-Farben grün-gelb vom Band.

**Das Produktionsende der HR-Bulldogs war im Jahr 1962, neue moderne JOHN DEERE-LANZ Schlepper, die T300, T500 und T700 rollten nun durch die Werkstore von Mannheim, die Zeit der Bulldogs war vorbei.**

WG